

## **ALTERNATIVAS AL DESALOJO MASIVO. UNA APLICACION METODOLOGICA DEL DESARROLLO A ESCALA HUMANA EN PIKINE, DAKAR (SENEGAL)**

**Eva Álvarez De Andrés\***

eva.alvarez.a@upm.es

**Marian Simón Rojo\***

m.simon@upm.es

**José Miguel Fernández Güell\***

josemiguel.fernandez@upm.es

**Agustín Hernández Aja\***

agustin.hernandez@upm.es

\*Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio

Grupo de Investigación Arquitectura, Urbanismo y Sostenibilidad, Universidad Politécnica Madrid

### **RESUMEN:**

El artículo presenta los resultados de un estudio de caso del proyecto en curso para construir una carretera del peaje entre Dakar y Diamniadio. El proyecto forma parte de la estrategia para la reducción de la pobreza de Senegal y en 2009 fue reconocida como buena práctica por el Banco Mundial. A pesar de este reconocimiento institucional, la carretera implica el desalojo de más de 30.000 personas y por lo tanto la destrucción de sus organizaciones sociales de apoyo mutuo.

Los gobiernos africanos tienden a invertir sus escasos recursos en las principales zonas urbanas. Intentan de esta manera « conectarlas con el espacio global del negocio y de flujos financieros ». La gente local se ve forzada a irse, en lo que supone una agresión múltiple: no se beneficiarán en absoluto de las inversiones y de la revalorización del precio del suelo; pierden sus vínculos con la ciudad en una localización central. Además en el proceso se rompen los movimientos de base, pues realojarán a la gente en diversos puntos lejanos de Dakar.

En este contexto de la alta vulnerabilidad, en el cual las autoridades no tienen en cuenta a los habitantes más desfavorecidos, un grupo de ciudadanos se organizó para reclamar sus derechos, intentando evitar los desalojos. La investigación analiza este caso aplicando el enfoque de desarrollo a escala humana en un proceso participativo. Los resultados demuestran que existen alternativas a partir de procesos locales que permiten satisfacer de una manera sinérgica las necesidades humanas del conjunto. Se puede hacer frente a la exclusión social y a la vulnerabilidad a través de un desarrollo endógeno. Si las instituciones se implican en el proceso podrían a su vez aumentar su legitimidad.

### **PALABRAS CLAVE:**

Planificación Urbanística, Desarrollo A Escala Humana, Tejido Social, Desalojos, Sector Informal.

## INTRODUCCION

### EL POTENCIAL DE LAS CIUDADES AMENAZADO POR LA DESIGUALDAD

Las ciudades siguen percibiéndose como motores de innovación y desarrollo, pero esto únicamente será posible y sostenible si consiguen dar respuesta a los retos de desigualdad, pobreza, degradación ambiental, segregación espacial y exclusión social. Sin embargo, estamos lejos de lograrlo. Según informes de UN-Hábitat, al menos un tercio de los habitantes de las ciudades viven en asentamiento “precarios” o autoproducidos (1.100 millones de personas), de los cuales el 94% se encuentran en los países de bajos ingresos (UN-Habitat, 2009). Los expertos coinciden en señalar que este fenómeno de urbanización de la pobreza se debe al crecimiento continuo de la población, al acelerado proceso de urbanización mundial y a los desequilibrios económicos globales Norte-Sur.

En este contexto de proliferación de asentamientos autoproducidos, se llevan a cabo complejos procesos de regeneración urbana, en los que a menudo bajo el pretexto de “modernización” o de mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos, se regenera urbanísticamente una zona en beneficio de otros intereses, lo que tiene como consecuencia la exclusión de quienes viven en ella.

### LAS RESPUESTA DESDE LA PLANIFICACIÓN Y DESDE LOS POBLADORES

Frediani afirma que, si bien existe un gran consenso respecto a la desigualdad generada por el actual modelo de desarrollo urbano, se está sin embargo muy lejos de consensuar un discurso alternativo capaz de superar la segregación social y la fragmentación urbana mediante la superación de las múltiples dimensiones de la pobreza. Cada vez más autores apuntan a que estas alternativas sólo se pueden construir desde el apoyo a los esfuerzos que hacen los propios ciudadanos desfavorecidos para responder a sus necesidades (Frediani, 2007).

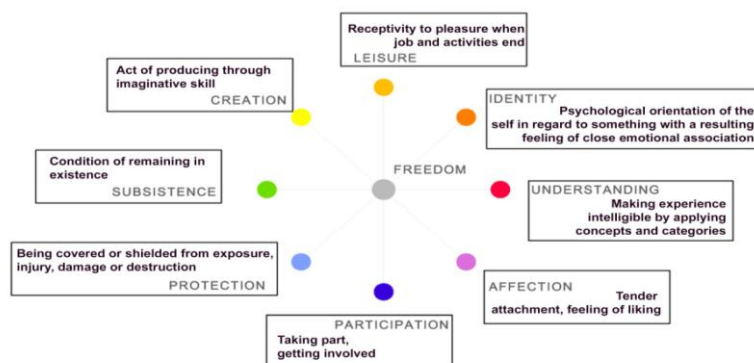
En este contexto es pertinente esclarecer el papel que juega la planificación sectorial y territorial en la lucha contra la desigualdad urbana y los efectos que las estrategias dominantes tienen en las condiciones de vida de la población más vulnerable. El estudio de dos casos concretos en la región de Dakar permite contrastar si, como Jenkins afirma, en muchos países los planes generales no han sido más que el vehículo para que la clase dominante para reclamar el derecho a la tierra o para definir programas de inversión en infraestructuras al servicio de las estructuras de poder (Jenkins et al, 2007).

Los estudios de caso permiten a su vez evaluar cómo y en qué medida los esfuerzos de la sociedad civil les permiten satisfacer sinérgicamente sus necesidades fundamentales, entendidas desde los principios del desarrollo a escala humana (Alvarez, Fernández-Güell, 2010).

La investigación se plantea desde la convicción de que las ciudades son los espacios con mayor potencial para garantizar la construcción de un proyecto de libertad y solidaridad, al que incorporaremos la responsabilidad ecológica, fruto de la necesidad de implantar el proyecto de la sostenibilidad como única garantía de la supervivencia de sociedades y espacios. (Alguacil et al, 1997).

En este sentido, apostamos por la Ciudad a Escala Humana, una ciudad que permita satisfacer sinérgicamente las necesidades humanas, en un proceso de definición colectiva de las prioridades y satisfactores. Asumimos para ello los postulados del desarrollo a escala humana, que afirma que las necesidades fundamentales son finitas, pocas y clasificables; son universales, forman un sistema y no

pueden ser consideradas independientemente.



[fig. 1] Necesidades humanas fundamentales. Fuente: Simon et al, 2009

## METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN

La investigación se ha centrado en dos casos de estudio en la ciudad de Pikine, situada en la región de Dakar, en Senegal, en los que se evalúa si las actuaciones son pertinentes (Relación de la acción con el contexto), eficaces (Relación de los objetivos y los recursos empleados) y democráticas (Relación de la participación de los distintos actores), y en la medida de lo posible, analizar a quién/quienes benefician o perjudican. Se analiza para ello qué hacen los distintos actores (SER) para realizar las necesidades de hábitat de la mayoría (HACER), a partir de las condiciones de contexto (TENER)<sup>1</sup> en un determinado lugar (ESTAR).

### Proceso participativo

Durante la investigación se ha realizado un análisis sistemático de la información gráfica y documental disponible, y se han llevado a cabo entre noviembre de 2010 y marzo de 2011, 8 foros de trabajo con la población afectada de los dos casos que aquí se exponen. En cada caso se ha segmentado<sup>2</sup> la participación en los foros por sexo, edad y condición socio-económica (Hombres, Mujeres, Jóvenes y población más vulnerable). Se estima que habrán participado unas 96 personas (Aproximadamente 12 personas por foro). Cada uno de los foros se ha realizado a lo largo de una jornada completa en lengua Wolof y todos ellos han sido transcritos al francés (Aproximadamente 40 páginas por foro).

En los foros se ha trabajado en primer lugar el acceso y la satisfacción de las necesidades antes de la realización del programa y tras la realización del mismo, así como el papel de los distintos actores a lo largo de la evolución del programa. Para ello se ha dispuesto de 18 paneles con imágenes del asentamiento<sup>3</sup> acerca del acceso a la vivienda, las infraestructuras, los servicios, las actividades económicas y de ocio, así como sobre otras cuestiones como la identidad cultural, los espacios de participación o la libertad para tomar decisiones.

Por otra parte se han llevado a cabo unas 30 entrevistas semi-estructuradas con los actores involucrados en cada uno de los casos, desde los financiadores (Banco Mundial) o el sector privado

<sup>1</sup> Recursos económicos, pero también relaciones y otras condiciones de contexto (marco legal, etc..)

<sup>2</sup> Esta segmentación se ha llevado a cabo para promover la participación de todo el mundo, puesto que dadas las condiciones culturales las mujeres habrían tendido a no participar en un espacio de hombre, o los jóvenes en un espacio de adultos.

<sup>3</sup> Las fotos fueron tomadas por jóvenes de los distintos asentamientos en los que se trabajó.


extranjero (Empresa constructora Eiffage y empresa concesionaria Eiffage-SENAC) a las organizaciones de apoyo local (ATD, Caritas, EVE) pasando por los responsables gubernamentales nacionales (Directores de la vivienda, el urbanismo o la ordenación territorial) ó locales (Alcaldes y consejeros municipales).

### Empleo de indicadores

La información recogida en los foros ha permitido establecer un conjunto de indicadores objetivamente verificables respecto de cada uno de los elementos trabajados, es decir acceso a las infraestructuras, los servicios, la vivienda, las actividades económicas y de ocio, etc.). Los elementos se valoran según criterios de accesibilidad, asequibilidad o dificultad para cubrir el coste que conlleva acceder a un determinado elemento y diversidad, que hace referencia a la oferta de un determinado elemento y por tanto a la posibilidad de acceder de una u otra forma en función de las distintas capacidades o los diferentes momentos.

Para los distintos indicadores se han establecido unos estándares considerados para la mayoría como aceptables. De la comparación entre el análisis de los indicadores estudiados para cada elemento y el grado de aproximación al estandar establecido, se obtiene la valoración del grado de satisfacción de la necesidad que cubre cada elemento.

Vivienda			MC (GRN)	
Accesible	Dimensión vía			
Asequible	Coste			
Diversa	Nº Habitaciones			
Espaciosa	Progresiva			?
	Nº Personas			
	Personas/m2			
Salubre	°"Inundabilidad"			
Segura	Tenencia			



[fig. 2] Ejemplo de la valoración del acceso a la vivienda. Fuente: elaboración propia (Alvarez.E).

### ESTUDIO DE CASOS. CONTEXTO HISTÓRICO

La ciudad de Pikine se encuentra en la región de Dakar en Senegal (África Subsahariana). En 1961 los colonos holandeses establecieron el primer asentamiento en la región, en la isla de “Good ree” (buen puerto). Por su posición estratégica se convirtió en el mayor centro de tráfico de esclavos<sup>4</sup> durante el periodo colonial (Sg XVI al XIX). En 1857, la armada francesa toma posesión de la península, donde habitaban los “Lebous” y funda la ciudad de Dakar. En 1860 se construye el fuerte y en 1862 se establece el primer plano de lotificación y de usos del suelo para la nueva ciudad administrativa europea<sup>5</sup>. Como la mayoría de las ciudades coloniales de África Sub-Sahariana, se concibe **como centro de explotación de materias primas y mano de obra con el propósito de “ayudar a mantener los niveles de expansión de la producción y el consumo en los países de origen del capitalismo avanzado”** (Friedman y Wulff 1977).

En torno a la ciudad “formal” situada en el actual centro urbano (Plateaux) empiezan a desarrollar asentamientos populares. Dan alojamiento a la mano de obra que trabaja en la ciudad “formal”, pero

<sup>4</sup> Se estima que se exportaron 19 millones de esclavos (Rakodi 1997:21)

<sup>5</sup> Una ciudad para Europeos con todos los derechos de ciudadanía franceses. (Véase Dorier-Appril.E, (2000) “Dakar et son double” Editions du Temps.

se construyen al margen del plan oficial de ordenación y de los sistemas de tenencia que rigen la producción de la nueva ciudad occidental. De esta manera “*los asentamientos informales ignoran la planificación y las regulaciones establecidas, así como la regulación ignora este proceso de acceso a la tierra*”. A continuación se describen los procesos de realojo basados en los escritos de Verniere y Salem.

#### Primera expulsión de Dakar

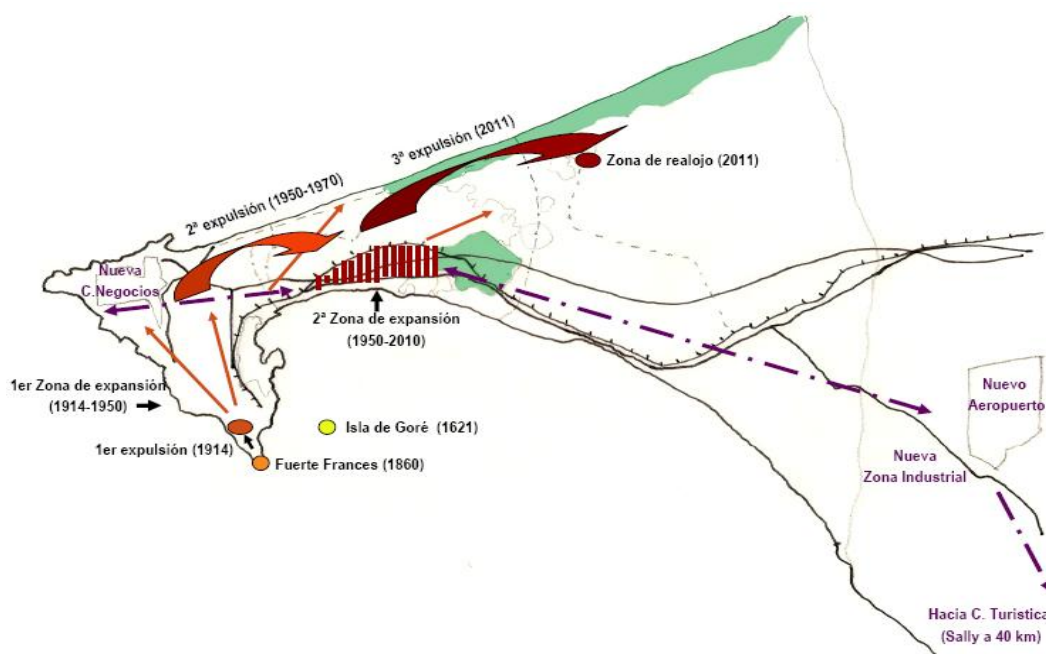
Los colonos empiezan a percibir estos asentamientos auto contruidos por la población autóctona con materiales precarios, como barrios insalubres. En 1914, tras la gran epidemia de peste, la administración francesa lleva a cabo la primera operación de desalojo por la fuerza. La población es reinstalada en un asentamiento de trazado ortogonal, en el exterior de la ciudad, en un barrio denominado la Medina. A partir de los años 20 los inmigrantes empezaron a llegar por millares a este nuevo asentamiento. En 1945 se alcanzan los 150.000 habitantes.

#### Segunda expulsión. Nacimiento de Pikine

Entre 1952 y 1967 millares de chabolas del centro urbano, construidas en madera y paja, fueron erradicadas y sus habitantes trasladados por la fuerza a 15 km de la ciudad de Dakar, en Pikine, donde tan solo recibieron un terreno de arena registrado en el catastro, sin infraestructuras, ni servicios, ni viviendas. Este asentamiento pasó a convertirse en el nuevo foco de atracción de la población inmigrante, tanto de los expulsados del centro por procesos de “modernización” del mismo, como de los expulsados del campo fruto de un largo periodo de sequía.

Los “*Lebous*” (propietarios tradicionales del suelo) aprovecharon esta situación y fragmentaron y vendieron los terrenos próximos a este nuevo asentamiento, conforme a sus prácticas consuetudinarias. Sin embargo con la aprobación de la ley nacional 64 de 1964 el Estado se convertía en el principal propietario de la tierra. Ya no eran los “*lebous*” los dueños *legales de la misma*, por tanto, las ventas no tenían ningún valor legal. De todas formas los ciudadanos siguieron comprando a los “*lebous*” estos terrenos, fundamentalmente porque la administración pública no les ofrecía ninguna otra alternativa para acceder a una vivienda.

El modelo de planificación impuesto desde la metrópolis colonial ((King 1990) implicó la transferencia de modelos, estándares y normativas, introdujeron entre otras cosas el sistema de tenencia mercantil, no tenían en cuenta el contexto local (económico, social, etc..) y excluían a las comunidades locales.



[fig. 3] Proceso cíclico de desempoderamiento de la mayoría. Fuente: elaboración propia (Álvarez.E).

#### El crecimiento de los asentamientos informales en Pikine

En los años 70 los poderes públicos llevan acabo alguna medida de control del crecimiento espontáneo<sup>6</sup>, pero dada la envergadura del mismo, optan rápidamente por una política de “*laissez faire*”.

Así mientras que en 1960 el 30% de la ciudad de Pikine era auto producida, en los años 90 el 64% de los más de 620.000 habitantes vivían en asentamientos informales. En la actualidad Pikine alberga al 45% de la población de la región metropolitana de Dakar.<sup>7</sup> Se estima que el 80% de los habitantes de Pikine Irregular Sur (PIS) no tienen un título de propiedad formal de la tierra.

#### Posición estratégica: presiones y oportunidades

Si bien Pikine surgió como un asentamiento alejado del área de centralidad de Dakar, con la expansión de esta y los nuevos desarrollos en la región, ha pasado a ocupar una posición estratégica. Se sitúa entre el centro económico-administrativo y las nuevas zonas de expansión (nuevo aeropuerto, nueva zona de desarrollo industrial) (Véase figura 1.1). Así mismo, juega un papel central en la cadena de almacenamiento y distribución de productos (alberga los principales mercados de legumbres, el matadero, etc...) como en la provisión de mano de obra poco cualificada. Por otra parte, la posición estratégica ha venido incrementado la presión especulativa, lo que unido a la falta de acceso “*formal*” a la tenencia, ha incrementado su vulnerabilidad, una vez más, a los desalojos. Se estima que más del 70% viven<sup>8</sup> y trabajan<sup>9</sup> en la “*informalidad*”.

<sup>6</sup> Destruyendo algunas chabolas que eran reconstruidas al día siguiente.

<sup>7</sup> Sistematización Barrios del Mundo (BDM) II Equipo de Dakar Pikine “las inundaciones: rompecabezas en wakhinane” Enda Diapol, QDM, AJWP, marzo 2006 p.17

[http://www.quartiersdumonde.org/imgs/c\\_11\\_09\\_1146139671nn.pdf](http://www.quartiersdumonde.org/imgs/c_11_09_1146139671nn.pdf)

<sup>8</sup> A pesar de que cerca del setenta por ciento de los habitantes son propietarios de su vivienda, el régimen de propiedad sigue siendo precario. Esta propiedad sólo se testimonia mediante un certificado de compra-venta, que no es un título de propiedad.

A pesar de las enormes dificultades, los ciudadanos no han dejado de movilizarse para satisfacer sus necesidades, lo que ha dado pie a que exista en la actualidad un denso tejido social. Pero los esfuerzos llevados a cabo por los ciudadanos rara vez han sido reconocidos y apoyados por el conjunto de los actores.

*“La mayor parte de los conflictos han tenido una o varias respuestas activas en términos de acción ciudadana: las brigadas de seguridad, las iniciativas de limpieza por zonas, la lucha contra las inundaciones en el ámbito de la concesión privada. Hay pocas intervenciones técnicas a largo plazo que se apoyen en una iniciativa ciudadana para reforzarla”* (Jaime Muñoz, responsable de ATD Cuarto Mundo, en Senegal).

Una vez explicado el contexto en el que surge la ciudad de Pikine y cómo se ha desarrollado, pasamos a exponer los dos casos de estudio que ilustran tanto la estrategia del poder para promover la acumulación como los esfuerzos por resistir de aquellos que están siendo desposeídos.

#### LA RESPUESTA DESDE LA PLANIFICACIÓN: EL CASO DE LA AUTOVÍA

Guinaw Rail (GR), es una de las 5 comunas de Pikine Irregular Sur (PIS). Situado a unos 15 km de la capital Dakar, y con una densidad ocupacional de unos 40.000 Habitantes/Km<sup>2</sup>. Aquí se pretende construir una autovía de peaje, con el fin de promover la dinamización del sector privado. Se trata de una iniciativa coordinada por el gobierno nacional a través de la Agencia nacional de promoción de la inversión privada (APIX); esta iniciativa está inscrita dentro de las actuaciones del *Documento Estratégico de Reducción de la Pobreza* (DSRP) y cuenta con el apoyo de la Ayuda Oficial al Desarrollo (AOD), a través del Banco Mundial.

La realización de esta autovía afecta al alojamiento de 3.992 familias<sup>10</sup>, es decir entre 40.000 y 50.000 habitantes. Solo 1.814 familias disponen de un documento de compra venta realizado por la ley costumbrista, sin ningún valor legal tras la aprobación de la ley 64 de 1964, actualmente en vigor. Tan sólo 25 familias, lo que apenas representa el 0,6% de las familias afectadas, dispone de un título reconocido legalmente (*Titre foncier*). 1702 de las familias afectadas se encuentran en la comuna de GR, de ellas apenas 700 disponen de un título de compra venta y tan sólo 10 cuentan con un título reconocido legalmente.

Muchas de las familias viven en alquiler viviendas desde hace más de 30 años. A ellas se le ha propuesto indemnizarlas con 6 meses de alquiler, mientras que a las familias con algún tipo de título de propiedad, se les ha propuesto reubicarlas<sup>11</sup> en Tivaouane Peul, un asentamiento ex – novo, actualmente en proceso de ejecución, que se encuentra a aproximadamente 30 Km del centro de Dakar, en el departamento de Rufisque, con una densidad habitacional de aproximadamente 300 hab/Km<sup>2</sup>. Por otra parte, la autovía de peaje discurrirá entre dos grandes muros de hormigón, dividiendo en dos de la Comuna de GR.

<sup>9</sup> Del 30% de la población activa, apenas un 7% desempeña su actividad dentro del sector “formal”; el resto trabajan en el sector “informal” (comercio, artesanía, transportes, etc.). Entorno al 70% es población menor de 30 años, con un alto nivel de analfabetismo.

<sup>10</sup> Según datos del PAR de octubre de 2010

<sup>11</sup> Variando la modalidad de reubicación en función del “tipo” de título, la estimación realizada sobre el valor de lo construido, etc...



El Banco Mundial, consciente del impacto social negativo del programa, ha condicionado su apoyo al cumplimiento por parte del Estado Senegalés de la política operacional del Banco Mundial OP.4.12 de “*Reasentamiento involuntario*”, pese a que esta entre en conflicto con la ley nacional 64 de 1964. A grandes rasgos, se puede afirmar que la OP.4.12 “exige” al estado senegalés que ofrezca a las personas afectadas por el programa, independientemente del carácter de su propiedad, unas condiciones de vida similar o mejor de las que se disponía antes de la intervención.

#### LA RESPUESTA DESDE LOS POBLADORES: EL CASO DE LA LUCHA CONTRA LAS INUNDACIONES

El segundo caso analiza una iniciativa de movilización colectiva frente a las inundaciones, liderada por los jóvenes de la comuna de Guinaw Rails Nord (GRN), una de las 5 comunas de PIS. Las inundaciones son uno de los principales problemas para la habitabilidad del barrio. Desde 2008 sus habitantes se organizan para evacuar el agua de sus barrios y sus casas, a partir de sus propios recursos y capacidades. La acción consiste en cavar canales en las calles en la época de lluvias, para que éstos desagüen por diferencia de presión a los puntos más bajos en los que se puede concentrar el agua. Posteriormente le corresponde a la alcaldía encargarse de extraer el agua de esas zonas mediante el bombeo de la misma, para tras la época de lluvias, los propios ciudadanos vuelven a cerrar estos canales.



[fig. 4] Imágenes en la lucha contra las inundaciones. Fuente: Fotos realizadas por (Sevillano.E) alumno de PFC en Cooperación de la UPM en su estancia en GRN, PIS, DAKAR



## EVALUACIÓN MEDIANTE EL ANÁLISIS SISTEMÁTICO COMPARADO DE CASOS

### Satisfacción sinérgica de las necesidades humanas

- El caso de la autovía de peaje

De la información recabada en los foros y en las entrevistas semi-estructuradas se concluye que la mayoría de los participantes en los foros, valoran como positivo, que el nuevo asentamiento sea más espacioso y saludable, dado que al ser mas anchas las calles se espera poder tener un mejor acceso a los servicios de recogida de basuras y una mayor filtración del agua de lluvia, lo que les permita huir de las inundaciones estacionarias. Sin embargo también identifican los siguientes problemas:

- ⤴ La indemnización a las familias por sus terrenos ha sido inferior al precio actual de mercado. Se ha otorgado, por ejemplo, igual valor a las parcelas del actual asentamiento (En una posición estratégica, a 15 km del centro urbano) que a las parcelas del nuevo asentamiento (Alejadas de la actividad económica de Pikine, a 30 km del centro urbano).
- ⤴ La indemnización para la construcción, parece que no va a permitir construir a las familias, el mismo numero de habitaciones de las que disponían en el actual asentamiento, lo que va a conllevar una fragmentación de la estructura tradicional de familia “amplia” y por tanto una reducción de los ingresos.
- ⤴ Por otra parte la indemnización se ha hecho mediante un cheque nominal (en general al jefe de la familia) otorgado, en la mayoría de los casos, antes de que las parcelas estén disponibles. Los expertos locales subrayan el peligro de que estos fondos puedan ser despilfarrados o no lleguen ser utilizados en la construcción de la nueva vivienda, ya que consideran, que muchas familias se verán obligadas a utilizarlos para solventar las numerosas urgencias cotidianas que habitualmente no se cubren por falta de efectivo.

Se observa un claro empeoramiento en el **acceso a las actividades económicas** por diversos motivos:

- ⤴ El incremento de la distancia va a incrementar de los costes de desplazamiento, esto va a repercutir en una reducción de los beneficios. Por otra parte el incremento de la distancia a los mercados de aprovisionamiento va a dificultar la posibilidad de desarrollar actividades en paralelo como el cuidado de los hijos/actividades comerciales lo que afecta fundamentalmente a las mujeres.
- ⤴ La reducción de la densidad habitacional, va a redundar en una menor densidad de la actividad comercial.
- ⤴ La rotura del tejido de autoapoyo redundará en un menor acceso al tipo de financiación a la que tienen acceso estas familias.
- ⤴ La pérdida de ingresos va a suponer una reducción para gastos como la alimentación, al tiempo que la venta de productos de abastecimiento diario se van a encarecer al quedar mas alejados de la cadena de transporte.

A pesar de todo ello, no se prevé ninguna medida de acompañamiento para la instalación de las actividades productivas o para una readaptación a otro tipo de actividades.

- El caso de las movilizaciones frente a las inundaciones

Si bien han contribuido a una mejora de la situación de insalubridad, mediante la evacuación de los canales, esta resulta demasiado provisional e insuficiente dada la envergadura del problema y

manifiestan necesitar mas apoyo “formal” por parte de la administración pública, para resolver el problema.

No obstante consideran que la iniciativa a contribuido a mejorar la situación, permitiendo que la gente pueda permanecer en el barrio en la época de lluvias, posibilitando que se mantengan las actividades económicas (que antes de la intervención, se veían obligados a suspender en este periodo) , la asistencia de los niños a la escuela, etc...

Así mismo manifiestan que la posibilidad de permanecer en el asentamiento les permite hacer efectivos, los esfuerzos que llevan realizando en los últimos 30-40 años en algunas ocasiones (mantener su vivienda, en un lugar cada vez mas estratégico, con mayores posibilidades para el desarrollo de sus actividades económicas etc...).Esperan, que esta iniciativa les permita poder aprovechar la revalorización del barrio, si bien temen que tras la realización de la reestructuración, prevista tras la autovía muchos se vean nuevamente expulsados. Según un informe publicado por Durand Lasserre en 2008, tras las reestructuraciones realizadas en Senegal, en pro de la mejora de las condiciones de vida, apenas un 30% de la población ha podido permanecer en los barrios una vez que estos han sido modificados.

Consideran también que la iniciativa ha fortalecido su tejido social de auto-apoyo y ha promovido el entendimiento entre vecinos, en una situación muy difícil.

## CONCLUSIONES Y PERSPECTIVAS

Se puede afirmar que en el caso de la “Autovía de peaje” si bien se satisface la necesidad de no vivir en un entorno inundable (Identificada como la necesidad vivida prioritaria a satisfacer), el modo en el que se satisface (Sacar a la gente del agua) inhibe otras necesidades de igual o mayor valor como la necesidad de satisfacer las necesidades de subsistencia (Acceso a las actividades económicas) o de afecto (red social de auto-apoyo).

Desde esta perspectiva se incumple la OP.4.12 del banco mundial no manteniéndose ni mejorándose de forma integral las condiciones de vida de las Personas Afectadas por el Programa (PAP).

Por el contrario parece que tanto el sector privado ya instalado, como el que se prevé pueda instalarse, serán beneficiarios directos de la acción en la medida que contarán con una herramienta que les permitirá un mejor y mas rápido traslado de mercancías.

La empresa privada francesa EIFFAGE, que lleva 80 años en el país (20 años antes de la independencia), será la encargada de las obras y de la explotación de la concesión durante los próximos 35 años, para ello ha tenido que crear un empresa nacional Eiffage-SENAC24, cuyo único accionista es la propia EIFFAGE. Pese a que dicha empresa tan sólo aporta el 16,4% de los fondos, obtendrá un beneficio financiero del 16% durante los próximos 35 años, mientras el Estado Senegalés se verá obligado a sufragar además el peaje, para que este sea socialmente aceptable.

Sin embargo, por el momento no parece que se hayan establecido los mecanismos para que esos beneficios sean trasladados a la ciudadanía, sino que mas bien pagarán por la inversión de diversas maneras:

- ▲ En primer lugar la acción se lleva a cabo en un 83,96% de fondos públicos, fruto del esfuerzo de todos los ciudadanos.
- ▲ En segundo lugar, dado que los recursos económicos del país son escasos y limitados, esta inversión supondrá el detrimento de la inversión en otros sectores: Educación, salud, etc...
- ▲ En tercer lugar, la población directamente afectada, se verá obligada a ceder un terreno, en condiciones muy desfavorables, sin apenas beneficiarse de la plusvalía que ellos mismos han generado en estos 35 años.

En el caso de la “movilización frente a las inundaciones” se puede afirmar que, si bien la acción (Sacar el agua de donde vive la gente) no aporta una solución definitiva a la necesidad de no vivir en un entorno inundable (Identificada como la necesidad vivida prioritaria a satisfacer) contribuye de forma sinérgica a satisfacer otras necesidades: posibilita que continúen las actividades económicas o de formación y promueve la participación de los vecinos en todas las etapas del proyecto fortaleciendo el tejido social de auto-apoyo.

A raíz de las conclusiones obtenidas, se concluye que el estudio de caso de la movilización demuestra que es posible satisfacer las necesidades de la mayoría mediante recursos no convencionales como la solidaridad. Sin embargo no será posible la articulación de abajo hacia arriba, a la escala de la necesidad, sin un cambio en la mayoría de las instituciones que “*dicen*” representar a los ciudadanos. Es necesario que estas instituciones pongan definitivamente en el centro de su actuación los intereses de la mayoría y los defiendan respecto de otros intereses particulares. Lamentablemente parece que por el momento, la humanidad no ha sido capaz de realizar estos cambios sin pasar por fuertes confrontaciones sociales (Fernández, 2011).

Para recuperar la legitimidad política, será necesario poner en el centro de los intereses políticos la satisfacción de las necesidades de la mayoría. Si bien las distintas formas de gobierno vendrán determinadas por las relaciones entre los diferentes niveles de gobierno y la ciudadanía y las particularidades de los diferentes contextos locales y regionales.

El contraste de estas observaciones con las conclusiones del caso de la autovía de peaje pone de manifiesto que en un contexto de dependencia de recursos externos y de escasez de recursos locales convencionales como el dinero, de deslegitimidad de las instituciones y “atomización” y segregación del tejido social, parece necesario incrementar los gestos concretos que prueben de forma duradera. Con ese nuevo enfoque es posible trabajar por la satisfacción de las necesidades de la mayoría. Para ello será necesario partir del conocimiento de las necesidades vividas e identificadas por los ciudadanos y el compromiso concreto por contribuir a satisfacerlas. En la medida en la que las acciones sean capaces de probar que son eficaces en la satisfacción de las necesidades de la mayoría, lograrán la implicación de los ciudadanos, que constituyen el mayor recurso local, e incrementarán la legitimidad de las instituciones que se involucren.

## REFERENCIAS

Julio ALGUACIL; Agustín HERNANDEZ AJA; M. MEDINA; C. MORENO (1997) La ciudad de los Ciudadanos. Ministerio de Fomento, Madrid.

Eva ALVAREZ, José Miguel FERNANDEZ GÜELL (2010) El EDEH aplicado a la satisfacción de las necesidades de hábitat de los ciudadanos desfavorecidos de África Subsahariana. In conference N-AERUS XI "The production, use and dissemination of Urban Knowledge in cities of the south. Bruseals ISBN 978-94-6018-274-7

Ramón FERNANDEZ DURAN (2011) La quiebra del capitalismo global 2000-2030 Ecologistas en Acción.

A FREDIANI (2007) Housing Freedom, Amartya Sen and Urban Development Policies – Squatter Settlement Upgrading in Salvador da Bahia, Brazil. Tesis Doctoral defendida en el Departamento de Planeamiento de la Universidad de Oxford.

FRIEDMAN, WULFF (1976) en King (1990) Urbanism, Colonialism and World-economy: Cultural and spatial foundations of the World Urban System, London and New York: Routledge.

Paul JENKINS, Harry SMITH, Y P WANG (2007) Planning and housing in the rapidly urbanising world. London: Routledge.

Manfred MAX NEEF; Antonio ELIZALDE, Martin HOPENHAYN (1986) "Desarrollo a escala humana: una opción para el futuro". Development Dialogue, número especial .

G SALEM (1998) la santé dans la ville. Géographie d'un petit espace dense: Pikine (Sénégal) Ed.Karthala-ORSTOM,360.p

Marian SIMON ROJO, Nerea MORAN ALONSO; Agustín HERNANDEZ AJA (2009) "Bringing people back into the picture: de-emphasizing business friendliness in urban planning". The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU): The New Urban Question – Urbanism beyond Neo-Liberalism. Disponible en la sección documentos de [www.surcosurbanos.org](http://www.surcosurbanos.org)

UN-Habitat, (2009) Global Report On Human Settlements: Planning Sustainable Cities. London: Earthscan

VERNIERE (1977) Dakar et son double.Dagoudane-Pikine. Volontarisme d'Etat et spontanéisme populaire, Paris, Imprimerie nationale.